1

CZYNNIKI WARUNKUJĄCE ROZWÓJ INFRASTRUKTURY MAGAZYNOWEJ

W 2004 roku Polska, przystępując do Unii Europejskiej, dysponowała blisko 1 mln m² powierzchni magazynowej. Unijne środki finansowe przeznaczane między innymi na rozbudowę infrastruktury niewątpliwie miały i nadal mają silny związek z tym sektorem. W roku przystąpienia do Unii Europejskiej Polska dysponowała 631 km dróg szybkiego ruchu i autostrad. Po dekadzie było już 3000 km dróg szybkiego ruchu, 1553,2 km autostrad oraz 1467,5 km dróg ekspresowych (GDDKiA, 2014). W 2018 roku kierowcy mieli do dyspozycji 3730,7 km dróg szybkiego ruchu, z czego 1638,5 km to autostrady, a 2092,2 km to drogi ekspresowe. W postępowaniach przetargowych jest obecnie 11 zadań o łącznej długości 119,5 km. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 roku) zakłada wybudowanie 3262,7 km, z czego 252,2 km autostrad, 2641,1 km dróg ekspresowych i 35 obwodnic o łącznej długości 369,4 km (GDDKiA, 2018). W wyniku tego Polska plasuje się w czołówce krajów pod względem dynamiki przyrostu autostrad na tle UE (Pieriegud, 2015, s. 115).

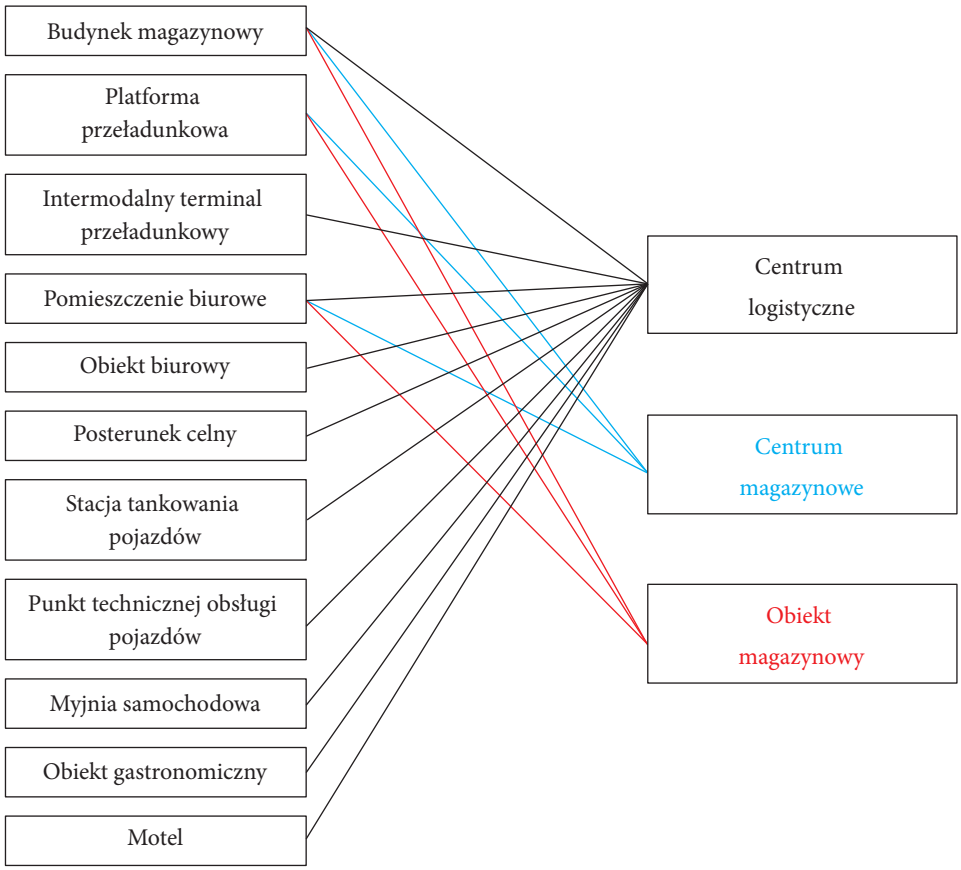
Rozwój infrastruktury drogowej implikuje dynamikę rozwoju rynku magazynowego. Powstaje coraz więcej atrakcyjnych lokalizacji. Dla dystrybutorów i producentów z innych krajów stanowi to silną motywację do przenoszenia swojej działalności na rynek polski. Inwestorzy, korzystając z szybkiego rozwoju sieci dróg i autostrad, wybierają tereny magazynowe przy nich zlokalizowane. Coraz częściej powstają nowe obiekty z dala od dużych miast.

Rynek magazynowy rozwija się także między innymi w wyniku rosnącego udziału najemców z sektora e-commerce. Polska staje się liderem w Europie Środkowo-Wschodniej w obsłudze tego typu przesyłek, do czego przyczynia się z jednej strony coraz lepsza sieć drogowa, a z drugiej duży, perspektywiczny i chłonny rynek.

Powyższe i inne determinanty związane ze stanem gospodarki są bez wątpienia istotnym przyczynkiem do badań i analiz rynku powierzchni magazynowej w Polsce, dlatego też tematyka ta jest przedmiotem rozważań w kolejnych rozdziałach.

1.1. Infrastruktura magazynowa i jej funkcje

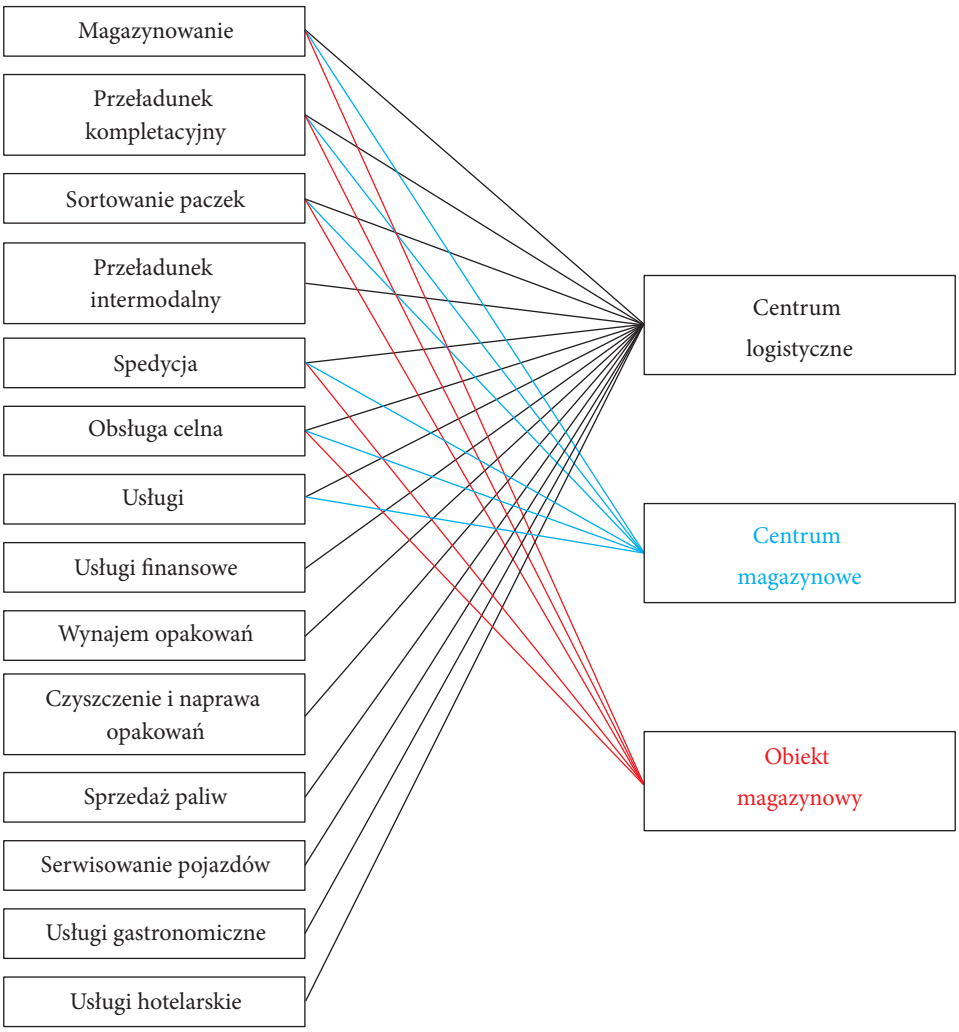
Intensyfikacja handlu krajowego i międzynarodowego, wzrost konkurencji międzynarodowej, rosnąca popularność dostaw *just in time*, zacieranie granic między produkcją i dystrybucją tworzą uwarunkowania sprzyjające horyzontalnej integracji sieci dostaw i tym samym rozwojowi infrastruktury magazynowej. Analizy wykazywane w wielu raportach, wyraźnie wskazują, że rynek powierzchni magazynowej wzrasta zarówno w Polsce, jak i na świecie (AXI IMMO, 2019; Colliers International, 2013; Cushman & Wakefield, 2018; Ronderos, 2010; DTZ, 2014). Polska ze względu na swoje położenie oraz liczbę mieszkańców jest postrzegana jako rynek umożliwiający rozwój branży logistycznej. Ponadto uznaje się ją za jedno z nielicznych miejsc, gdzie inwestorzy widzą szanse bezpiecznego lokowania kapitału. Za-



Rysunek 1. Infrastruktura magazynowa
Źródło: (Feschner, 2008, s. 33).

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

interesowanie jest również widoczne po stronie firm inwestujących na kapitałowym rynku niepublicznym (*private equity*) i funduszy emerytalnych. Zatem potencjał całego kraju, jak też konkurencyjność cenowa stwarzają możliwości dalszego rozwoju rynku magazynowego w Polsce. Na rynku tym pojawia się zatem coraz więcej centrów logistycznych i magazynowych oraz obiektów magazynowych. Jak podkreśla się w literaturze przedmiotu, „dzisiejsze magazyny i centra dystrybucyjne można przyrównać do bardzo wydajnych linii produkcyjnych, na których kompletuje się kilka lub kilkanaście tysięcy paczek na dobę" (Fajfer, Koliński i Andrzejczyk, 2015). Ich rozróżnienie przedstawiono na rysunku 1.



Rysunek 2. Funkcje pełnione przez obiekty magazynowe
Źródło: (Feschner, 2008, s. 34).

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

Do najczęściej pełnionych funkcji przez wyżej wymienione obiekty należą: magazynowanie, przeładunek kompletacyjny, sortowanie paczek, przeładunek intermodalny, spedycja oraz obsługa celna (rysunek 2).

W literaturze przedmiotu wyróżnia się różne kryteria klasyfikacji centrów logistycznych, dlatego też w raportach ujmowana jest różna ich liczba. Jednak największym problemem nie jest ich klasyfikacja, lecz dowolność interpretacyjna. Zarówno w literaturze, jak i w praktyce spotykamy różnorodne podejścia do postrzegania centrów logistycznych. Obok nazwy „centrum logistyczne" występują także określenia zamiennie używane dla nowych inwestycji logistycznych deweloperów, jak logistyczne centrum dystrybucji, centrum logistyczno-dystrybucyjne czy park logistyczny, gdzie dodatkowo niejednokrotnie uzupełnieniem nazwy jest miejsce funkcjonowania danego obiektu.

Duża dowolność stosowania nazwy obiektu magazynowo-przemysłowego służy przede wszystkim celom marketingowym, niemającym wiele wspólnego ze stosowaniem poprawnego nazewnictwa w obszarze logistyki. W związku z powyższym zasadne jest przyjęcie jednolitych zasad klasyfikacyjnych, wprowadzających nazwy dla poszczególnych obiektów infrastruktury logistycznej w zależności od rodzaju pełnionych przez nie funkcji. Tym samym ograniczyłoby to dowolność stosowania nieprawidłowych nazw dla obiektów logistycznych. Nadużywanie pojęcia centrum logistycznego prowadzi bez wątpienia do jego spłycenia. Zatem o tym, czy dany obiekt przestrzenny jest centrum logistycznym, decyduje rodzaj dysponowanej przez niego infrastruktury umożliwiającej świadczenie określonych usług. Centrum logistyczne jest obiektem najbardziej złożonym, skupiającym największą liczbę komponentów infrastruktury, a ponadto zawiera takie elementy, które w centrum magazynowym i w budynku magazynowym nie występują (Feschner, 2008).

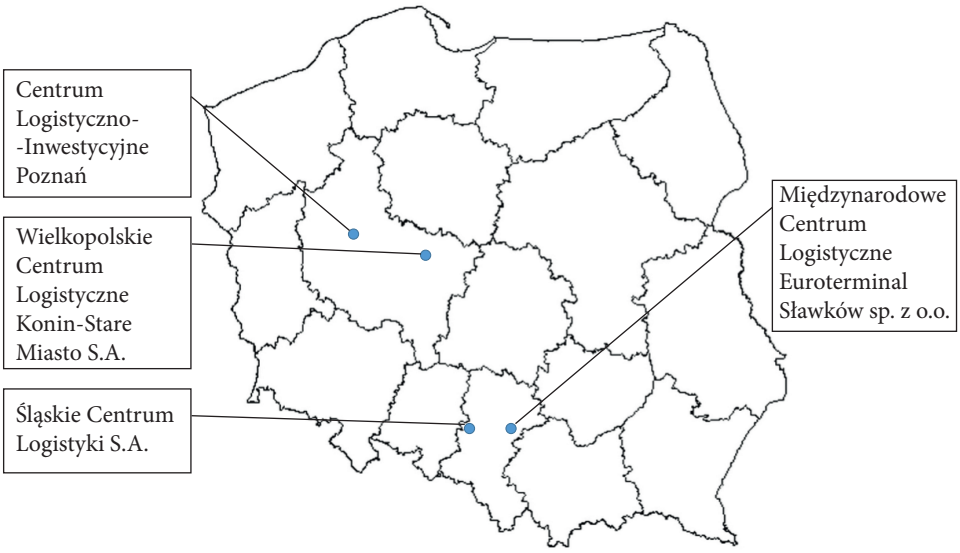
Drugim wyróżnikiem centrum logistycznego jest liczba i rodzaj pełnionych przez nie funkcji, które wykraczają poza obszar procesów logistycznych, mając charakter pomocniczy (doradztwo, ubezpieczenia, serwis). Zatem te dodatkowe funkcje zwiększają komfort realizacji procesów logistycznych, oferując podmiotom korzystającym z centrum dodatkową wartość. Centra logistyczne jako punktowe elementy sieci logistycznych cechuje największa złożoność, niewystępująca w pozostałych obiektach infrastruktury logistycznej. Kolejną cechą odróżniającą je od innych obiektów magazynowych jest udostępnianie miejsc do prowadzenia działalności niezależnym przedsiębiorstwom. Wśród podstawowych atrybutów centrów logistycznych można wymienić między innymi (Mindur, 2017):

- wielopodmiotowość – dostęp dla wielu użytkowników,
- wielogałęziowy charakter (w tym w celu wspierania intermodalizmu),
- istnienie jednego, niezależnego podmiotu zarządzającego.

Polska sieć logistyczna dysponuje czterema centrami logistycznymi, które spełniają powyższe kryteria (rysunek 3). Są to:

- **Międzynarodowe Centrum Logistyczne Euroterminal Sławków sp. z o.o.** – powstało w 2010 roku na bazie funkcjonującego Oddziału CZH S.A. w Ka-

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356



Rysunek 3. Centra logistyczne
Źródło: Opracowanie własne.

towicach. Euroterminal w Sławkowie należy do najnowocześniejszego w Polsce logistycznego centrum transportu intermodalnego. Wśród świadczonych przez Euroterminal usług można znaleźć obsługę terminalową, przeładunek, zabezpieczenia i wysyłkę towarów, spedycję i transport w kraju i za granicą itp.

- **Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań (CLIP Logistics sp. z o.o.)** – funkcjonujące od 2008 roku. Wśród świadczonych usług znajdują się: magazyny klasy A, własna bocznica kolejowa i terminal kontenerowy na obszarze 80 ha Specjalnej Strefy Ekonomicznej jedynej w Wielkopolsce, stały serwis intermodalny Rotterdam–Swarzędz k/Poznania należący do InlandLinks – internetowej platformy dla śródlądowych terminali kontenerowych.
- **Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin-Stare Miasto S.A.** – centrum logistyczne budowane według koncepcji rozproszonej, które nie dysponuje własnym terminalem kontenerowym. Działa od 2001 roku na zasadzie partnerstwa prywatno-publicznego. Oferuje szeroki zakres usług, między innymi spedycję całopojazdową, dystrybucję towarów, pełną obsługę towarów w imporcie i eksporcie.
- **Śląskie Centrum Logistyki S.A.** w Gliwicach – funkcjonowało od 1989 roku jako Śląski Wolny Obszar Celny, z czasem nazwa została zmieniona na Śląskie Centrum Logistyki S.A. Miasto Gliwice wniosło aportem teren oraz nieruchomości należące do gliwickiego portu, stając się tym samym większościowym akcjonariuszem. W ofercie świadczonych usług znajdują się usługi magazynowe, przeładunkowe, terminal celny i kontenerowy, agencja celna i flota samochodowa.

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

Wobec centrów logistycznych stawiane są pewne wymogi, z których podstawowe zostały zaprezentowane w tabeli 1.

Tabela 1. Podstawowe wymogi wobec centrów logistycznych

Cecha	Opis
Multimodalność	dostęp do zbudowanej infrastruktury i co najmniej dwóch gałęzi transportu (najczęściej transport samochodowy i kolejowy)
Wielofunkcyjność	szeroki wachlarz świadczonych usług (logistyczne, towarzyszące i wspierające)
Ogólnodostępność	oferowanie usług szerokiej grupie podmiotów
Funkcja integracyjna	stwarzanie warunków sprzyjających współpracy i kooperacji podmiotów działających w różnych branżach
Stosowanie systemów teleinformatycznych	stosowanie najnowszych rozwiązań teleinformatycznych, wspomagających procesy obsługi
Oferowana wartość dodana	możliwość funkcjonowania w ramach specjalnych stref ekonomicznych; generowanie korzyści i szans rozwoju regionu i poszczególnych podmiotów
Integralność przestrzenna	wielkość powierzchni powinna nie tylko zaspokajać potrzeby bieżące, lecz także umożliwiać dalszy rozwój; w ramach koncepcji rozproszonych należy łączyć kilka obszarów inwestycyjnych w jedną strukturę organizacyjną

Źródło: Opracowanie własne.

Zatem działalność centrów logistycznych różnicuje zdecydowanie zakres realizowanych zadań i pełnionych funkcji, często determinowanych infrastrukturą terenu i położeniem geograficznym. Na podstawie analizy raportów pojawiających się na rynku można także dodatkowo wskazać szczegółowe kryteria związane z wyborem lokalizacji centrum logistycznego. Wśród nich można wymienić najczęściej akcentowane przez użytkowników i przyszłych najemców takie kryteria, jak:

- bliskość klientów i dostawców,
- dostępność do wykwalifikowanej siły roboczej,
- elastyczność rządu (przede wszystkim w odniesieniu do prawa pracy),
- dostępność gruntów (ze względu na powierzchnię i koszty nieruchomości),
- jakość i dostępność infrastruktury.

Konkludując, należy podkreślić, iż centra logistyczne działające w Polsce nie współpracują ze sobą, nie podejmując tym samym żadnych inicjatyw mających na celu tworzenie krajowej intermodalnej sieci logistycznej. W Polsce zdecydowanie brakuje złożonych obiektów logistycznych, a popyt na powierzchnie magazynowe jest przesunięty na deweloperów. Ci z kolei, zgodnie z oczekiwaniami najemców, realizują swoje inwestycje, budując obiekty magazynowe obsługujące transport samochodowy. Obszary te niejednokrotnie nie dysponują powierzchnią umożliwiającą ich dalszy rozwój czy rozbudowę. Jednak pomimo wskazanych wad Polska jako

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

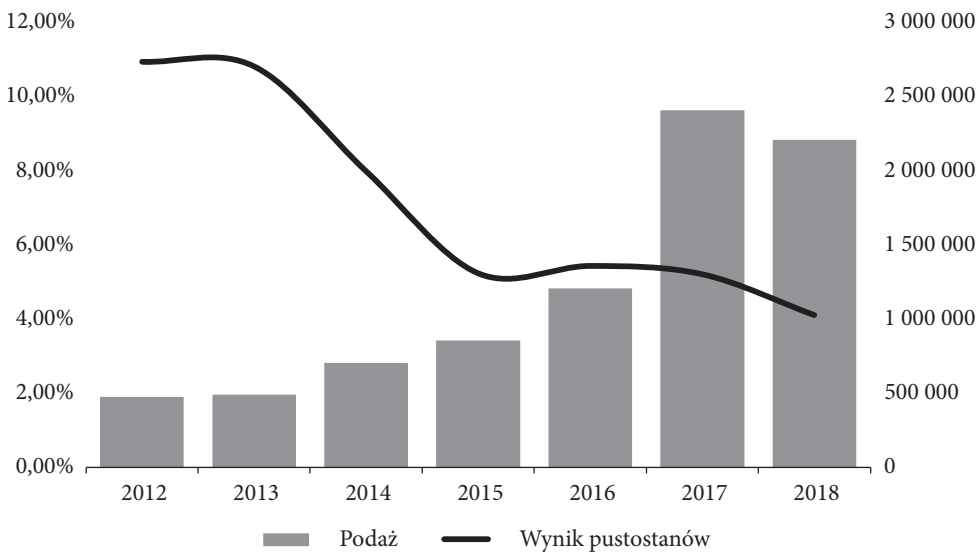
miejsce lokalizacji punktu modalnego, jakim jest centrum logistyczne, postrzegana jest korzystnie, a jej pozycja wyraźnie się umacnia.

1.2. Podaż powierzchni magazynowych

Aktywność deweloperska powierzchni magazynowych utrzymuje się w Polsce na bardzo wysokim poziomie. Podaż generują największe rynki magazynowe, takie jak Warszawa, Górny Śląsk, Polska Centralna, Poznań i Wrocław, na których skoncentrowane jest około 80% całkowitej podaży w Polsce. Trend wzrostowy zauważalny jest również na mniejszych rynkach regionalnych, które zyskują potencjał dzięki rozbudowie sieci dróg ekspresowych i autostrad czy też lepszej dostępności siły roboczej. Na mapie logistycznej Polski powstają także całkowicie nowe lokalizacje, jak Częstochowa, Kielce czy Legnica.

Wskaźnik pustostanów w Polsce jest rekordowo niski i wynosi zaledwie 4,3% Szczególnie dynamiczny wzrost przypada na lata 2017–2018 (rysunek 4).

Rozwój rynku pod względem całkowitych zasobów rósł w ostatnich latach w tempie około 18% rocznie, podążając za krajową koniunkturą gospodarczą. Wzrost PKB w 2018 roku osiągnął 5,1% i był najwyższy od 11 lat. Dodatkowo rynek jest stymulowany przez popyt inwestorów kapitałowych na wynajęte nieruchomości magazyno-



Rysunek 4. Podaż powierzchni magazynowych a wskaźnik pustostanów w Polsce w latach 2012–2018

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Cresa, 2018, s. 6).

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

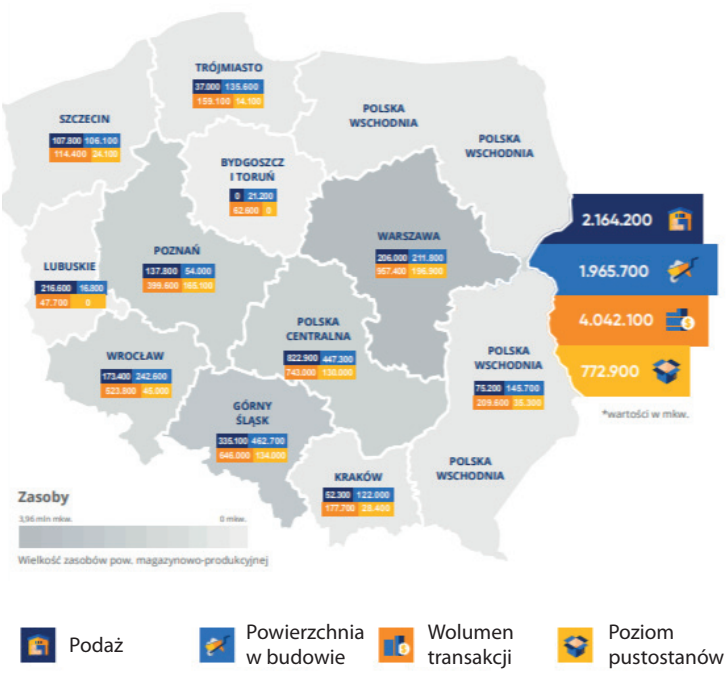
wo-produkcyjne, który w 2018 roku wyniósł 1,85 mld EUR. W 2018 roku zawarto transakcje najmu na ponad 4 mln m^2 powierzchni. Największy udział w popycie na rynku najmu mają firmy z sektorów:

- e-commerce,
- logistycznego,
- lekkiej produkcji,
- sieci handlowych.

Rozwojowi rynku sprzyjają dokonujące się zmiany technologiczne oraz strukturalne w handlu detalicznym. Rozszerzanie dotychczasowych i wprowadzanie nowych kanałów dystrybucji sprawia, że popyt na powierzchnię magazynową systematycznie wzrasta. Jednocześnie wskaźnik pustostanów wynosi około 5%, co świadczy o dobrym dopasowaniu popytu i podaży.

W 2018 roku do użytku oddano 2,2 mln m^2 nowoczesnej powierzchni magazynowej, natomiast obiektów magazynowych w budowie było niemal 2 mln m^2. Umowy podpisano na ponad 4 mln m^2. Aktualnie poziom pustostanów jest na najniższym poziomie – poniżej 5% (rysunek 5).

Wśród najbardziej rozwiniętych regionów pod względem wielkości zasobów powierzchni magazynowo-produkcyjnej znajdują się: Warszawa, Poznań, Wrocław, Górny Śląsk i Polska Centralna.



Rysunek 5. Zasoby powierzchni magazynowo-produkcyjnych w 2018 roku
Źródło: (Cresa, 2018, s. 3).

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

Na mapie Polski wśród obszarów wschodnich widać „logistyczną białą plamę" (Mincewicz, 2014). Rejon ten dopiero od niedawna wzbudza zainteresowanie deweloperów i firm logistyczno-magazynowych, które zaczynają inwestować na tym terenie. Nieatrakcyjność inwestycyjna tego obszaru wynika zapewne z braku odpowiedniej infrastruktury drogowej. Dlatego można uznać, że jej rozbudowa może stanowić wartość dodaną oraz szansę na rozwój powierzchni magazynowych.

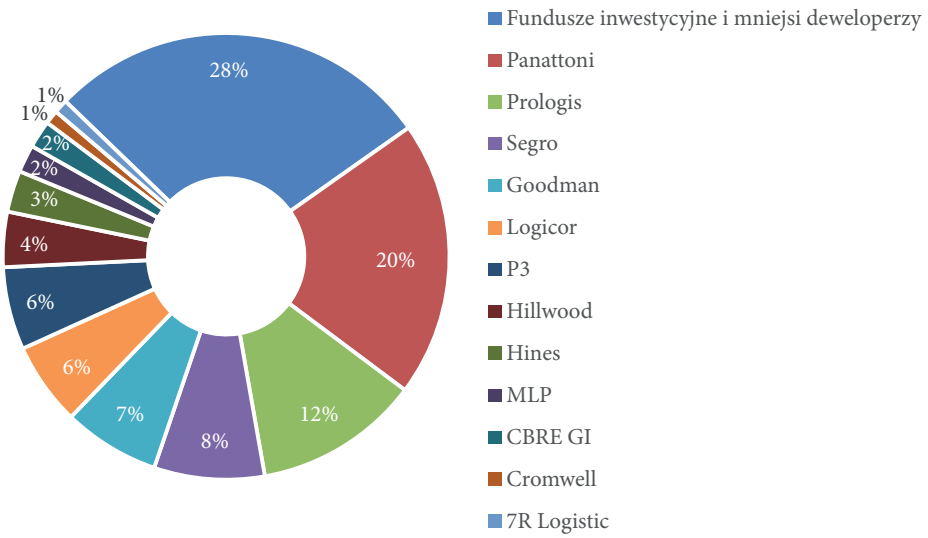
Należy jednak podkreślić, że w Polsce dominują nowoczesne budynki magazynowe, które spełniają najwyższe standardy i wymagania. To na pewno odróżnia Polskę od rynków Europy Zachodniej, gdzie duża część zasobów to obiekty magazynowe klasy B.

1.3. Przykładowe inwestycje magazynowe

W ciągu ostatnich kilku lat rynek inwestycji magazynowych znajduje się w kulminacyjnym punkcie zainteresowania zarówno inwestorów zagranicznych, jak i polskich.

Struktura własnościowa powierzchni magazynowych ewoluuje w kierunku koncentracji. Pod koniec 2018 roku 60% własności należało do funduszy inwestycyjnych i małych deweloperów, Panattoni oraz Prologis. Pozostała część rynku była rozdrobniona pomiędzy różnych deweloperów (rysunek 6).

Przykładowe obiekty magazynowe oddane w 2018 roku zawarto w tabeli 2.



Rysunek 6. Struktura własnościowa istniejących zasobów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Cresa, 2018, s. 6).

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

Tabela 2. Wybrane obiekty magazynowe oddane w 2018 roku

Najemca	Rodzaj umowy	Obiekt	Powierzchnia
Warszawa			
Rohling Suus	Nowa umowa	Panattoni Park Janki III	42 000 m^2
Rhenus Logistics	Nowa umowa	Mapletree Park Błonie II	41 600 m^2
DSV	Nowa umowa	P3 Błonie	33 100 m^2
Górny Śląsk			
Poufny	Ekspansja	Panattoni BTS Gliwice	61 700 m^2
Pepco	Nowa umowa	Hillwood Zagłębie	40 700 m^2
Intermarche	Renegocjacje	Distribution Park Mysłowice	27 300 m^2
Polska Centralna			
Leroy Merlin	BTS	Panattoni BTS Leroy Merlin	124 000 m^2
BSH	BTS	Panattoni Central European Logistics Hub	58 000 m^2
Smyk	Ekspansja	Panattoni Central European Logistics Hub	45 000 m^2
Poznań			
Clipper	Ekspansja	P3 Poznań	34 500 m^2
Arvato	Renegocjacje	Logicor Poznań I	15 700 m^2
Eurocash	Nowa umowa	Panattoni Park Poznań VIII	14 800 m^2
Wrocław			
Poufny	BTS	Panattoni BTS Bolesławiec	60 600 m^2
Logwin	Nowa umowa	Hillwood Wrocław II	34 000 m^2
Ideal Automotive	BTS	Panattoni BTS Świdnica	27 400 m^2
Szczecin			
DHL	Nowa umowa	Panattoni Park Szczecin I	27 100 m^2
Schenker	Renegocjacje	Prologis Park Szczecin	14 500 m^2
Poufny	BTS	Panattoni BTS Stargard	13 000 m^2
Polska Wschodnia			
Zalando	BTS	Hillwood Zalando II	121 000 m^2
Varroc Lightning Systems	Nowa umowa	Panattoni Park Lublin II	25 300 m^2
Poufny	Nowa umowa	Panattoni Park Lublin I	16 300 m^2
Trójmiasto			
Dovista	Nowa umowa	7R Tczew	26 200 m^2
LPP	Nowa umowa	Panattoni Park Gdańsk III	16 000 m^2
Poufny	Nowa umowa	Prologis Park Gdańsk-Airport	16 000 m^2
Kraków			
Poufny	Nowa umowa	7R Kraków Kokotów VIII	28 000 m^2
Eurocash	Nowa umowa	Goodman Kraków Airport Logistics	21 700 m^2
SMA Poland	Nowa umowa	Goodman Kraków Airport Logistics	14 000 m^2

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

Lubuskie			
CTL Logistics	Nowa umowa	Hillwood Świecko	14 500 m^2
Poufny	Nowa umowa	Panattoni Park Zielona Góra	9 700 m^2
Poufny	Nowa umowa	Panattoni Park Zielona Góra	6 900 m^2
Bydgoszcz i Toruń			
Careal Partners Poland	Renegocjacje	Distribution Park Toruń	30 300 m^2
Yusen Logistics	Renegocjacje	Goodman Toruń Logistics Centre	15 000 m^2
Pekaes	Nowa umowa	Waimea Logistic Park Bydgoszcz	4 200 m^2

Źródło: (Cresa, 2018, s. 10–20).

Wynik wolumenu transakcji znacząco przekroczył średnią z ostatnich dwóch lat. W dalszym ciągu aktywność najemców utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie. Największy wzrost transakcji najmu odnotowano w regionie Polski Wschodniej (331,9%) i Krakowa (239%). Tylko w dwóch regionach nie wynajęto więcej powierzchni, niż wynosi ich średnia z lat 2013–2017, tj. w regionie szczecińskim (85,6%) i lubuskim (98,5%).

Oprócz rozwoju wskazanych już kluczowych pięciu regionów można zaobserwować inwestycje magazynowe między innymi w Trójmieście, Szczecinie, Krakowie, Lublinie i Bydgoszczy. Rynki te są coraz atrakcyjniejsze ze względu na nowe inwestycje w infrastrukturę, dostęp do portów i terminali kontenerowych (na przykład Trójmiasto), dogodne połączenia do nowych rynków (na przykład Lublin–Ukraina, rynki wschodnie) oraz niższe koszty pracy (na przykład Szczecin).

Pod koniec 2018 roku rozpoczęto budowę około 680 tys. m^2 (tabela 3). Całkowity wolumen inwestycji odnotowany na koniec roku przekroczył 1,92 mln m^2. Największa aktywność budowlana utrzymuje się na Górnym Śląsku (488 tys. m^2), w regionie Polski Centralnej (295 tys. m^2) i w okolicach Warszawy (204 tys. m^2) (Cushman & Wakefield, 2018). Znacząca ilość powierzchni powstaje również na takich rynkach,

Tabela 3. Największe projekty w budowie (grudzień 2018 roku)

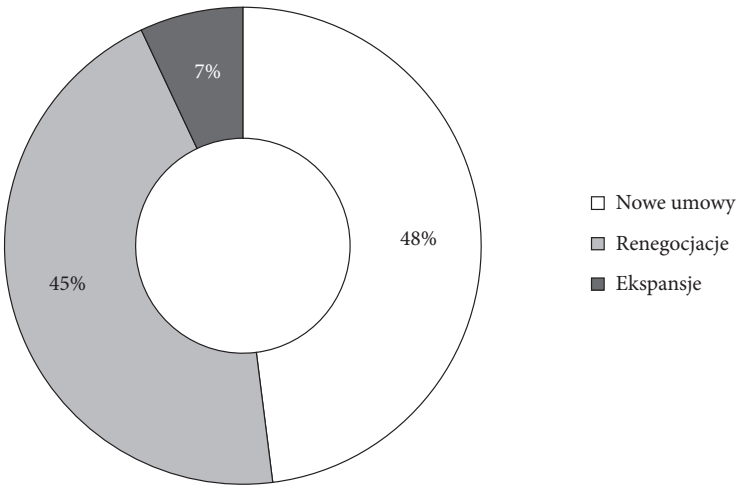
Nazwa projektu	Rynek	Rejon	Powierzchnia (m^2)
Panattoni BTS Amazon Gliwice	Górny Śląsk	Gliwice	210 000
Hillwood Zalando 2	Olsztyn	Olsztynek	120 000
7R Park Kielce	Polska Wschodnia	Kielce	71 000
Panattoni Park Bielsko-Biała III	Górny Śląsk	Bielsko-Biała	69 000
Panattoni Park Gdańsk III	Trójmiasto	Gdańsk-Kowale	64 000
Panattoni BTS Leroy Merlin (faza 1)	Polska Centralna	Piątek	62 000
Panattoni BTS Bolesławiec II	Polska Zachodnia	Bolesławiec	61 000
Panattoni BTS Castorama (faza 1)	Polska Centralna	Stryków	52 000
Panattoni Park Wrocław IX	Wrocław	Bielany Wrocławskie	49 000
7R Park Tczew	Trójmiasto	Tczew	46 000

Źródło: (Cushman & Wakefield, 2018, s. 6).

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

jak Trójmiasto, Wrocław, Kraków i w Polsce Wschodniej (Lublin, Kielce). Deweloperzy i najemcy są również zainteresowani realizacją projektów w lokalizacjach nietypowych, jak na przykład Olsztyn czy Świecko, co jest możliwe dzięki rozbudowie krajowej sieci dróg ekspresowych, dostępności pracowników i konkurencyjnym kosztom zatrudnienia.

W strukturze umów najmu powierzchni magazynowanych przeważają umowy nowe (48%), niemniej niewiele mniejszy udział odnotowują również renegocjacje (45%) (rysunek 7).



Rysunek 7. Struktura umów najmu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Colliers International, 2018, s. 5).

Biorąc pod uwagę wielkość wynajętej powierzchni magazynowej, zauważy się, że najwięksi najemcy w roku 2018 bazowali na umowach typu BTS (tabela 4). Budowa w systemie BTS (*build-to-suit*), czyli infrastruktury dostosowanej do konkretnych potrzeb klienta, łączy się zazwyczaj z podpisaniem umowy najmu na długi odcinek czasu, po którym często następuje faza jej renegocjacji. Najkrótszą umową jest okres 5-letni, a im dłuższy czas trwania umowy, tym niższy czynsz jest możliwy do wynegocjowania przez najemców. Oczekiwania podmiotów często determinowane są specyfiką branży, wskazują deweloperom te rozwiązania, które mają (lub muszą w sytuacji na przykład farmacji) znaleźć zastosowanie w halach magazynowych. Przykładami inwestycji BTS są realizacje dla marki H&M w Gądkach pod Poznaniem czy Amazon w Sadach, gdzie w hali magazynowej zastosowano sortownię oraz antresolę. W Nowej Wsi pod Wrocławiem dla firmy Knauf wzmocniono posadzkę, zamontowano systemy wentylacyjne o dużej mocy, dodatkowe oświetlenie i wprowadzono inne rozwiązania spełniające kryteria najemcy.

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

Uwzględniając największe transakcje najmu w poszczególnych regionach Polski, można stwierdzić, że dominują umowy nowe, następnie ekspansje w ramach dotychczasowych umów oraz renegocjacje.

Tabela 4. Największe transakcje najmu w 2018 roku

Najemca	Rodzaj umowy	Obiekt	Powierzchnia
Leroy Merlin	BTS	Panattoni BTS Leroy Merlin	124 000 m^2
Zalando	BTS	Hillwood Zalando II	121 000 m^2
Poufny	BTS	Panattoni BTS Bolesławiec	60 600 m^2
BSH	BTS	Panattoni Central European Logistics Hub	58 000 m^2
Smyk	Ekspansja	Panattoni Central European Logistics Hub	45 000 m^2

Źródło: (Cresa, 2018, s. 7).

Odsetek powierzchni w budowie zabezpieczonej umowami najmu na koniec 2018 roku wyniósł niemal 70%. Na kilku rynkach regionalnych, które wyróżnia wysoki popyt i niska dostępność powierzchni magazynowej, deweloperzy podejmują większe ryzyko, czego dowodem jest ponad 50-procentowy udział powierzchni niezabezpieczonej umowami najmu w ramach inwestycji realizowanych na rynkach: Warszawa – okolice (70%) czy Wrocław (60%). W strukturze inwestycji znaczący udział mają projekty typu BTS realizowane głównie dla dużych firm z sektora e-commerce (Amazon, Zalando, Answear) i sieci handlowych (Leroy Merlin, Castorama) (Cushman & Wakefield, 2018). Większość inwestycji deweloperskich jest rozmieszczonych w pobliżu głównych korytarzy transportowych poza granicami miast, jednak obserwuje się również rosnącą popularność miejskich parków magazynowych.

Na rynku nieruchomości magazynowych i produkcyjnych występują dwa określenia czynszu: bazowy i efektywny. Różnica pomiędzy nimi jest zasadnicza. Czynsz bazowy to podstawowa, miesięczna stawka wyjściowa netto ustalona przez strony umowy najmu za wynajmowany obiekt. Czynsz efektywny to czynsz bazowy, który został pomniejszony o tak zwany *rent free*, czyli część czynszu, której najemca nie musi płacić. Dotyczy to zwykle kilkumiesięcznego okresu i jest dodatkową zachętą do zawarcia transakcji.

Czynsze na większości rynków magazynowych w Polsce w ostatnich latach sukcesywnie rosły. Wśród czynników przyczyniających się do wzrostu stawek czynszowych można wymienić przede wszystkim ograniczoną dostępność powierzchni magazynowej na poszczególnych rynkach magazynowych, rosnące ceny materiałów i usług budowalnych oraz coraz wyższe ceny działek inwestycyjnych. Należy jednak podkreślić, że trend wzrostowy czynszów dotyczy większości rynków europejskich, co tym samym nie wpływa negatywnie na konkurencyjność polskiego sektora logistycznego w Polsce.

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

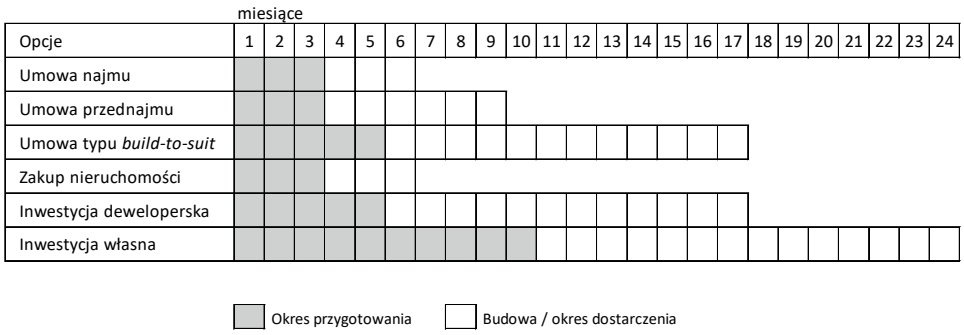
Najwyższe stawki czynszów bazowych niezmiennie dotyczą rynku Warszawa – miasto, gdzie większość transakcji obejmuje niewielkie moduły magazynowe typu *Small Business Units* o powierzchni od około 500 do 1500 m^2 (4,30–5,25 EUR/m^2/miesiąc) (Cushman & Wakefield, 2018, s. 6). W przypadku większych modułów zlokalizowanych w dużych parkach magazynowych najwyższe czynsze bazowe występują w Krakowie (3,00–3,60 EUR/m^2/miesiąc) oraz we Wrocławiu (3,00–3,60 EUR/m^2/miesiąc). Najniższe stawki czynszów dotyczą regionu Polska Centralna

Tabela 5. Stawki czynszów za powierzchnie magazynowe na rynkach regionalnych w 2018 roku

Region	Czynsze bazowe (EUR/m^2/miesiąc)		Czynsze efektywne (EUR/m^2/miesiąc)	
	min	max	min	max
Warszawa – miasto	4,30	5,25	3,50	4,50
Warszawa – okolice	2,50	3,60	2,05	3,10
Górny Śląsk	2,90	3,60	2,20	2,90
Polska Centralna	2,40	3,60	2,10	2,90
Poznań	2,90	3,50	2,30	2,90
Wrocław	3,00	3,60	2,40	3,10
Kraków	3,00	4,20	2,65	3,50
Trójmiasto	3,00	3,00	2,50	2,80
Szczecin	3,20	3,50	2,55	2,90
Bydgoszcz–Toruń	3,00	3,50	2,40	2,90
Polska Zachodnia	3,00	3,60	2,70	2,80
Rzeszów	3,30	3,50	2,50	3,20
Lublin	3,30	3,50	2,60	3,10

Źródło: (Cushman & Wakefield, 2018, s. 9).

Tabela 6. Opcje pozyskania powierzchni dla najemców – harmonogram przygotowania, budowy i oddania


miesiące
Opcje
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
Umowa najmu
Umowa przednajmu
Umowa typu build-to-suit
Zakup nieruchomości
Inwestycja deweloperska
Inwestycja własna
Okres przygotowania
Budowa / okres dostarczenia

Źródło: (CBRE, 2013).

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

(2,40–3,60 EUR/m^2/miesiąc). W pozostałych regionach czynsze kształtują się na poziomie 2,90–3,60 EUR/m^2/miesiąc (tabela 5).

Opcje użytkowania nieruchomości przez najemców rzutują na czas ich przygotowania, budowy i oddania do użytkowania. Szczegółowe rozwiązania w tej materii zaprezentowano w tabeli 6.

Jak wynika z podanego harmonogramu, inwestycja własna jest najbardziej czasochłonna i jej czas przygotowania wynosi około 10 miesięcy. Z kolei najpopularniejsze umowy typu BTS i inwestycje deweloperskie to około 5 miesięcy.

1.4. Szanse rozwoju i silne strony rynku powierzchni magazynowych

W podrozdziale dokonano benchmarkingu potencjału regionów związanych z rozwojem infrastruktury magazynowej (tabele 7 i 8) oraz starano się perspektywicznie spojrzeć na rynek w ujęciu całościowym. Analizę porównawczą przeprowadzono w przekroju następujących regionów: Warszawa I, Warszawa II, Polska Centralna, Górny Śląsk, Wrocław, Poznań, Trójmiasto, Bydgoszcz i Toruń, Kraków, Szczecin, Polska Wschodnia.

Na podstawie przeprowadzonych badań porównawczych mocnych stron poszczególnych regionów widać, że wśród czynników determinujących rozwój infrastruktury magazynowej można wyróżnić trzy zasadnicze, tj. lokalizację, infrastrukturę oraz popyt.

Do kluczowych szans związanych z rozwojem rynku magazynowego można zaliczyć przede wszystkim planowany rozwój infrastruktury transportowej oraz potencjał wynikający ze wzrostu podaży. Potencjał ten jest między innymi podyktowany rozwojem gospodarczym regionów, lokowaniem przyszłościowych gałęzi przemysłu, a także przyciąganiem podmiotów branży logistycznej. Wśród omawianych szans nie wskazuje się na aspekty środowiskowe.

W związku z powyższym wydaje się, że przyszły rozwój rynku magazynowego w większym stopniu powinien być uwarunkowany przemyślaną polityką regionalną, w tym polityką promującą rozwój zrównoważony, w ramach którego zwraca się szczególną uwagę na kapitał ludzki, ochronę środowiska oraz czynniki ekonomiczne sprawiedliwe dla wszystkich uczestników rynku.

W najbliższych latach rynek powierzchni magazynowych będzie nadal wzrastać. Determinują to następujące czynniki:

– wzrost eksportu, produkcji, poziom konsumpcji i inwestycji, który przyczyni się do wzrostu poziomu rozwoju gospodarczego i tym samym zdynamizuje omawiany rynek,

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

Tabela 7. Mocne strony rynku nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce

Regiony	Lokalizacja	Infrastruktura	Popyt	Podaż	Koszty i polityka	Kapitał ludzki	Środowisko
Warszawa I							
Najlepsze lokalizacje, blisko centrum miasta i największych klientów	v						
Wysoka płynność rynku			v				
Dobrze rozwinięta infrastruktura: transport publiczny oraz bliskość lotnisk		v					
Warszawa II							
Rosnący rynek warszawski, napędzający popyt na usługi logistyczne; stopniowo obniżający się wskaźnik powierzchni niewynajętych			v				
Duży zasób powierzchni przemysłowych i logistycznych, dający najemcom możliwość wyboru pomiędzy różnymi projektami				v			
Wysoka płynność rynku			v				
Polska Centralna							
Centralna lokalizacja, która sprawia, że region jest naturalnym miejscem do lokowania inwestycji logistycznych w dystrybucji krajowej	v						
Dobrze rozwinięta infrastruktura, stwarzająca dogodne połączenia z innymi regionami, skrzyżowanie dwóch głównych polskich autostrad – A1 i A2		v					
Duża podaż powierzchni przemysłowych i logistycznych wynosząca 994 tys. m^2				v			
Górny Śląsk							
Duża podaż powierzchni przemysłowej i logistycznej				v			
Dobrze rozwinięta infrastruktura, stwarzająca dogodne połączenia z Polską Południową, Czechami, Słowacją i Niemcami		v					
Specjalna strefa ekonomiczna, oferująca zachęty inwestycyjne, przyciągająca inwestorów przemysłowych					v		
Wrocław							
Korzystna lokalizacja, blisko granicy z Niemcami i Czechami przyciąga najemców prowadzących działalność na rynku krajowym i za granicą	v						
Rekordowa wielkość wynajętej powierzchni oraz silne zainteresowanie bezpośrednimi inwestycjami zagranicznymi						v	
Przyjazna wobec biznesu polityka władz miasta				v			

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

cd. tabeli 7

Regiony	Lokalizacja	Infrastruktura	Popyt	Podaż	Koszty i polityka	Kapitał ludzki	Środowisko
Poznań							
Korzystna lokalizacja, w połowie drogi między Berlinem a Warszawą	v						
Dostęp do wysoko wykwalifikowanej siły roboczej						v	
Niski wskaźnik powierzchni niewynajętych i duża liczba projektów w budowie				v			
Trójmiasto							
Autostrada A1 zapewniająca szybkie połączenie z Polską Centralną	v						
Najwyższa jakość środowiska naturalnego spośród polskich metropolii							v
Dobrze przygotowane tereny inwestycyjne dzięki powszechnym planom miejscowym		v					
Bydgoszcz i Toruń							
Polepszające się połączenie z Gdańskiem i Polską Centralną przez autostradę A1		v					
Atrakcyjne koszty pracy					v		
Niższe stawki czynszowe w porównaniu z rejonem Trójmiasta					v		
Kraków							
Korzystna lokalizacja, blisko rynku czeskiego i słowackiego, w gęsto zaludnionym regionie	v						
Dobrze rozwinięta infrastruktura, zapewniająca szybkie połączenie ze Śląskiem, Ukrainą i Niemcami		v					
Rozpoznawalna marka miasta Krakowa, przyciągająca międzynarodowych inwestorów oraz wysoko wykwalifikowaną siłę roboczą						v	
Szczecin							
Lokalizacja blisko niemieckiej granicy, bezpośrednie połączenie autostradowe z Berlinem	v						
Dostęp do portu morsko-rzecznego, jednego z największych na Morzu Bałtyckim	v						
Tradycje przemysłu stoczniowego			v				
Polska Wschodnia							
Tania i dobrze wykwalifikowana siła robocza						v	
Tradycje przemysłu lotniczego			v				
Lokalizacja blisko granicy z Ukrainą	v						
Suma	**9**	**6**	**6**	**4**	**4**	**3**	**1**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (CBRE, 2014, s. 6–26).

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

Tabela 8. Szanse związane z rozwojem rynku nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce

Regiony	Lokalizacja	Infrastruktura	Popyt	Podaż	Koszty i polityka	Kapitał ludzki
Warszawa I						
Modernizacja infrastruktury (domknięcie obwodnicy Warszawy)		v				
Rozwój *Small Business Units* dla najemców, którzy potrzebują niewielkich powierzchni (500–1000 m^2)			v			
Dogodne miejsce do inwestowania w Polsce			v			
Warszawa II						
Duży zasób gruntów dostępnych do zabudowania				v		
Polepszające się połączenie z centrum Warszawy dzięki inwestycjom w infrastrukturę		v				
Zwiększająca się liczba mieszkańców aglomeracji warszawskiej wpływająca na coraz większe zapotrzebowanie na usługi logistyczne			v			
Polska Centralna						
Bezpośrednie połączenie pociągiem towarowym z Chengdu (Chiny)		v				
Duży potencjał rozwojowy i zapotrzebowanie na usługi logistyczne miasta Łodzi			v			
Atrakcyjne stawki czynszów w rejonie Piotrkowa Trybunalskiego					v	
Górny Śląsk						
Restrukturyzacja przemysłu ciężkiego, nastawienie na badania, rozwój i nowe technologie			v			
Planowane duże inwestycje motoryzacyjne i inwestycje w infrastrukturę techniczną (elektrownia „Opole")			v			
Rozwój gospodarczy regionu dzięki korzystnemu położeniu blisko granicy	v					
Wrocław						
Szybko rozwijające się miasto Wrocław, które przyciąga młodych ludzi i wysoko wykwalifikowanych pracowników						v
Drogi ekspresowe S3, S5, S8, które połączyły Wrocław z innymi regionami kraju		v				
Kontynuacja trendu przenoszenia produkcji z Europy Zachodniej do Polski (w szczególności w branży motoryzacyjnej)			v			
Poznań						
Droga ekspresowa S5, która połączyła Poznań z Wrocławiem i Bydgoszczą		v				

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

cd. tabeli 8

Regiony	Lokalizacja	Infrastruktura	Popyt	Podaż	Koszty i polityka	Kapitał ludzki
Rozwój Poznania jako centrum akademickiego i kulturalnego Polski Zachodniej					v	
Rozwój ekonomiczny aglomeracji poznańskiej, która zachęca do prowadzenia własnej działalności gospodarczej			v			
Trójmiasto						
Funkcjonowanie najnowocześniejszego polskiego terminalu kontenerowego (DCT Gdańsk)		v				
Lokalizacja blisko państw bałtyckich i obwodu kaliningradzkiego, która daje szansę, aby Trójmiasto stało się węzłem logistycznym na skalę regionalną	v					
Planowanie drogi ekspresowej S6, która zapewni dobre połączenie z północnymi częściami Polski i Niemiec		v				
Bydgoszcz i Toruń						
Budowa drogi ekspresowej S5, która połączy Bydgoszcz i Toruń z Poznaniem i usprawni połączenie z Niemcami		v				
Rozwój infrastruktury w ramach korytarzy europejskich, zwłaszcza transportu rzecznego		v				
Perspektywa lepszej współpracy między Toruniem i Bydgoszczą, która umożliwi szybszy rozwój gospodarczy regionu			v			
Kraków						
Perspektywa przyciągania przez Kraków coraz większej liczby operatorów logistycznych			v			
Rozwój wysokich technologii			v			
Wysoka liczba studentów						v
Szczecin						
Panowanie drogi ekspresowej S3, która połączy Szczecin z Wrocławiem i Czechami		v				
Rozwój sektora energii odnawialnej			v			
Potencjał Szczecina do rozwoju w znaczący międzynarodowy ośrodek logistyczny				v		
Polska Wschodnia						
Ukończenie autostrady A4, która polepszy połączenie regionu z Ukrainą i Polską Zachodnią		v				
Szybszy rozwój regionu dzięki dodatkowym środkom z UE z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej			v			
Ukończenie drogi ekspresowej S17, która znacznie skróci czas podróży do Warszawy		v				
Suma	**2**	**12**	**13**	**2**	**2**	**2**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: (CBRE, 2014, s. 6–26).

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356

- wzrost zainteresowania inwestorów polskim rynkiem,
- odpływ inwestorów z Europy Wschodniej do Europy Środkowe wynikający z konfliktu między Ukraina i Rosją,
- wysoka podaż dużych portfeli nieruchomości ze strony deweloperów (jak Goodman) oraz funduszy (między innymi Standard Life Investments, Tristan Capital Partners),
- poziom pustostanów, który nie spadnie z uwagi na to, że większość realizowanych projektów to obiekty BTS bądź magazyny w dużej części objęte umowami przednajmu,
- w związku z rozwojem infrastruktury transportowej coraz bardziej na znaczeniu będą zyskiwać rynki regionalne,
- rozwój rynku zdynamizuje znaczna część podpisywanych nowych kontraktów,
- nastąpi wzrostu inwestycji w obiekty typu *Small Business Units* (SBU), które oferują najemcom małe powierzchnie (do 600 m^2),
- wzrost popytu na powierzchnie magazynowe ze strony operatorów logistycznych, branży DiY (*Do It Yourself*, czyli „zrób to sam" – sieci hipermarketów budowlanych) oraz sektora motoryzacyjnego,
- finalizowanie nowych projektów we wszystkich głównych lokalizacjach magazynowych kraju.

Plik zabezpieczony watermarkiem jawnym i niejawnym: 17008543A3336356